GABRIEL VEGA ANDRACA | CARLOS ROMERO GREZZI

La experiencia emocional en la movilidad urbana

Percepciones en el transporte público de San Juan

Gabriel Vega Andraca. Arquitecto (2018). Becario doctoral CONICET-UNSJ. Investigador en el IRPHa/CONICET.
Carlos Romero Grezzi. Arquitecto (2009), Doctor en Estudios Urbanos y Regionales (Bauhaus Universität Weimar - UNC) (2018). Investigador en el IRPHa-CONICET. Especialista en movilidad urbana sostenible, con experiencia en planificación y gestión del transporte público. Director de la beca.

Resumen

Esta nota de investigación tiene como objetivo mostrar un recorte del avance en la investigación de tesis doctoral del autor en términos de conocer las percepciones, decisiones y patrones de uso de los usuarios de transporte público desde un enfoque neuro-fenomenológico. El presente artículo busca explorar la relación entre espacio urbano y experiencia de usuario de transporte público a través de las percepciones sensaciones y emociones. Para estudiar esta relación se analizan los casos de las estaciones de trasbordo de la red Tulum de la ciudad de San Juan Capital. La relación entre las experiencias de movilidad en territorio y los actores involucrados de la muestra, se devela a partir de la convergencia interdisciplinar entre arquitectura y fenomenología problematizando la mirada positivista del diseño urbano contemporáneo.

Palabras clave: *urbanismo, movilidad, fenomenología*



Figura 1. Estaciones de trasbordo. Fuente: Elaboración propia.

Introducción

En el marco de la tesis doctoral "Hacia un urbanismo trascendental. El transporte público de la ciudad de San Juan desde un enfoque neuro-fenomenológico", que se desarrolla en el Doctorado en Arquitectura de la facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de San Juan, venimos trabajando en la exploración de una dimensión de la movilidad urbana que, a nuestro entender, ha sido escasamente abordada tanto en la agenda local como en la discusión nacional sobre transporte: la experiencia emocional y perceptual de los espacios de tránsito cotidiano. En general, las discusiones sobre movilidad pública en Argentina -y en buena parte de América Latina- están todavía ancladas en enfoques que dan prioridad a la eficiencia operativa y a la funcionalidad de las infraestructuras (Cola, 2019), dejando de lado la pregunta central de cómo se vive, se siente y se apropia la gente de esos espacios por los que transitan a diario.

Este sesgo tecnocrático, donde lo funcional prima sobre lo sensible, reproduce una visión del transporte público como un servicio que sólo atiende el desplazamiento de los cuerpos en el espacio. Sin embargo, como plantean diversos autores, los espacios "asociados" —las estaciones, los nodos de transbordo, las paradas de colectivos— no son "no lugares" sin significado, sino territorios donde se entrelazan percepciones, memorias, emociones y representaciones urbanas que aportan a la construcción simbólica de la ciudad e impactan directamente en el disfrute o no de la misma. En este sentido, nos interesa profundizar en cómo estos espacios, tradicionalmente concebidos como "dispositivos funcionales", pueden y deben ser pensados como nuevos lugares urbanos, cargados de sentido y capaces de enriquecer la experiencia urbana cotidiana.

En el presente caso en particularmente, nos enfocamos en el caso de las estaciones de trasbordo de la Red Tulum de la provincia de San Juan. Este proyecto de movilidad de reciente generación ha introducido transformaciones significativas tanto en la organización de los flujos de transporte como en la construcción de infraestructuras asociadas. La introducción de estas dos estaciones de transbordo —Mitre y Córdoba— (ver Figura 1) no solo ha implicado una reestructuración de los recorridos del sistema de transporte público, sino también la incorporación de equipamientos novedosos en el contexto sanjuanino, e incluso poco frecuentes en otras provincias argentinas, donde la existencia de nodos de este tipo es todavía limitada. Estas estaciones se destacan por ser una tipología funcional estrictamente orientada a facilitar flujos de personas y vehículos de transporte público masivo, por su escala, por los equipamientos urbanos que incluye, y por su potencial para constituirse en espacios de referencia dentro del tejido urbano de la ciudad capital.

A través de un enfoque neuro-fenomenológico, buscamos explorar cómo estas infraestructuras son percibidas y vividas por sus usuarios, considerando dimensiones sensoriales como el paisaje visual, el paisaje sonoro, los aromas del entorno, la comodidad del equipamiento y la diversidad de actividades presentes en sus inmediaciones.

Marco teórico-conceptual: de la fenomenología a la neurociencia aplicada

El marco teórico se conforma con la articulación entre fenomenología -como ciencia que busca comprender la ciudad como fenómeno y experiencia vivida, cargada de sentidos y emociones- y las neurociencias -que aportan herramientas para comprender cómo los estímulos del entorno activan respuestas corporales y cognitivas-. Esto nos permite plantear un enfoque que supere las dicotomías tradicionales entre lo técnico y lo humano, entre la infraestructura y la vivencia urbana.

El término «fenomenología» proviene del griego *phainomenon*, que a su vez deriva de *phainon* que significa mostrarse o sacar a la luz. Esta se centra en el estudio de los fenómenos generalmente considerados subjetivos: la conciencia y las experiencias como emociones y percepciones.

La fenomenología, como enfoque filosófico, fue fundamentada por Edmund Husserl a principios del siglo XX. Su objetivo principal es estudiar la estructura de la experiencia y la conciencia, buscando entender cómo se presentan los fenómenos en nuestra percepción. Dentro de los conceptos podemos mencionar algunos claves:

1. **Intencionalidad**: Husserl sostiene que la conciencia siempre está dirigida hacia algo; es decir, siempre tiene un horizonte en tanto acto volitivo. Esta característica se conoce como intencionalidad y es fundamental para entender cómo experimentamos el mundo.
2. **Reducción fenomenológica**: Para estudiar los fenómenos sin prejuicios, Husserl propuso la "reducción fenomenológica", un método que implica la suspensión de juicios morales o éticos sobre la existencia del mundo exterior y enfocarse en cómo se presentan las experiencias en la conciencia.
3. **Esencia de los fenómenos**: A través de la reducción y el análisis, Husserl buscaba llegar a las esencias de las experiencias, es decir, las características universales que definen los fenómenos, independientemente de las circunstancias particulares.
4. **Experiencia vivida**: La fenomenología pone énfasis en la "vivencia" y la subjetividad, abogando por una descripción detallada de cómo los individuos experimentan el mundo, lo que contrasta con enfoques más objetivistas de la ciencia.

La fenomenología de Husserl ha influido en diversas áreas; incluyendo la psicología, la sociología y la filosofía contemporánea, y sentó las bases para el trabajo de filósofos posteriores como Martín Heidegger y Henry Merleau-Ponty; y es evidente la gran importancia en el avance de la comprensión de la experiencia subjetiva de los espacios urbanos.

Desde esta perspectiva, el espacio no es solo una configuración material, sino una realidad vivida, cargada de significados que se actualizan en la interacción constante entre las personas y su entorno.

Desde un recorte disciplinar meramente arquitectónico, podemos mencionar al arquitecto Noruego Christian Norberg-Schulz (1971) quien planteó en su momento la idea del *genius loci*, concepto de importancia traerlo a colación ya que este era comprendido no solo como una cualidad inherente a los espacios, sino

como una construcción existencial que emerge de la interacción entre las cualidades físicas del entorno y la experiencia vivida de quienes lo habitan. Aunque nuestro primer encuentro con esta idea suele reducirse al "espíritu del lugar", esta noción implica reconocer que los espacios arquitectónicos y urbanos tienen la capacidad de potenciar -o erosionar- esa relación simbólica y afectiva que las personas establecen con sus contextos cotidianos. No se trata únicamente de identificar un carácter preexistente, sino de intervenir de manera consciente para fortalecer la dimensión identitaria y experiencial del espacio, evitando que la intervención arquitectónica lo banalice o estandarice.

De algún modo, esta mirada se rebela ante la concepción que prima sobre los espacios de movilidad, históricamente concebidos como espacios de tránsito y no de estancia. Es precisamente en este punto donde Marc Augé (2000), al caracterizar a los "no lugares", toma como referencia a los aeropuertos, que, según el autor, se perciben como áreas impersonales, carentes de historia o vínculos afectivos. Nuestra hipótesis se fue distanciando rápidamente de esta lectura: sostenemos que las estaciones de espera y trasbordo pueden tener el potencial de convertirse en verdaderos lugares urbanos y disfrutables, si se considera la experiencia vivida de los usuarios y sus vínculos emocionales con el entorno.

Entre las inquietudes que surgieron durante el desarrollo de este trabajo, fue necesario reflexionar acerca de cómo se involucran todos sentidos -y no solo en la experiencia espacial- sino en ese proceso que paralelamente desencadena y entendemos como la "construcción existencial" en torno al espacio, en línea con Norberg-Schulz (1980). Esto nos llevó a profundizar en el análisis de Juhani Pallasmaa, arquitecto y teórico finlandés reconocido por su enfoque sobre la dimensión sensorial de la arquitectura. En sus escritos -particularmente en Los ojos de la piel (1996)-, Pallasmaa critica la hegemonía de la visión en la experiencia arquitectónica moderna y propone una recuperación del cuerpo y los sentidos como mediadores esenciales de la relación con el espacio. Para él, es a través de la integración de todos los sentidos -la textura que sentimos al caminar, los sonidos ambientales que nos envuelven, los aromas que impregnan el aire, e incluso las memorias corporales sedimentadas en nuestra experiencia del lugar- que se teje un vínculo profundo y duradero entre las personas y el entorno construido. Esta perspectiva desmantela la visión reductiva de los espacios urbanos como simples objetos visuales, y nos impulsa a proyectar arquitecturas que resuenen emocional y sensorialmente con quienes las habitan o transitan.

A modo de síntesis, en el presente trabajo, definimos y abordamos a la Fenomenología, como estudio sistemático de las estructuras invariantes de la experiencia consciente y su genealogía y no como introspección o enfocada en los contenidos particulares de la mente individual.

Neurociencias

Las neurociencias son entendidas como el conjunto de disciplinas científicas que se centran en el estudio del cerebro, su funcionamiento y la relación con el sistema nervioso. La relación entre ambos campos del conocimiento fue formulada por Francisco Varela con el estudio de los mecanismos neuronales asociados a los fenómenos conscientes.

Estas aportan una dimensión empírica que permite profundizar en cómo las personas responden, de forma neurológica y emocional, a las características físicas de los espacios. En particular destacamos los aportes de Francisco Varela (2001) para esta exploración. Su enfoque sobre la relación entre la sincronización de la actividad neuronal y los estados de conciencia abre un campo fértil para entender cómo las configuraciones espaciales impactan en la percepción y el comportamiento.

Varela investigó la sincronía de la actividad neuronal y su relación con la percepción y los estados de conciencia. El impacto de sus estudios fue notable. A su muerte temprana, este investigador latinoamericano había logrado entrar en la elite de la ciencia llegando a ser director de Investigación del Centro Nacional de Investigaciones Científicas (CNRS) en el Laboratorio de Neurociencias Cognitivas e Imágenes Cerebrales de París.

Varela planteó que la percepción no es una simple recepción pasiva de estímulos, sino una construcción activa donde el cuerpo y el entorno se co-determinan. Se trata de un concepto valioso cuando se analiza cómo los usuarios de transporte perciben y valoran sus entornos de espera y tránsito. Más aún, investigaciones recientes como las de Sarah Goldhagen (2017) y Colin Ellard (2018) o iniciativas interdisciplinarias como el proyecto europeo eMOTIONAL Cities[1], confirman la importancia que buscamos: todos ellos han logrado evidenciar que la forma, la escala, la iluminación y los estímulos sensoriales de los espacios urbanos pueden activar respuestas neurológicas específicas que inciden en nuestro estado emocional, influyendo en sensaciones de calma, estrés, pertenencia o alienación.

¿Es La Ciudad un paradigma dinámico?

Es vasta la bibliografía que podemos encontrar sobre urbanismo, diversidad en enfoques, estrategias y marcos conceptuales que hacen a la disciplina un gran campo de conocimientos sobre la dimensión material del hábitat humano. Desde el siglo XX (explicar crecimiento demográfico y concentración de población y capital) el funcionalismo como paradigma moderno ha cooptado el discurso proyectual prescindiendo de otros caracteres de que conforman la vida de las personas en su conjunto. La eficiencia energética y la ingeniería de transporte en términos de conexión punto a - punto b, ahorro de tiempos y distancias, convergen, casi sin discusión- a que debe ser el objetivo de los urbanismos, relegando el sujeto a disciplinas de segundo orden.

El principio funcionalista de fines de la primera guerra mundial es una obviedad para la producción de artefactos como el automóvil, por ejemplo. El problema se genera cuando se equiparan los objetos utilitarios con los que tienen roles trascendentes en la vida humana como es la arquitectura. La crisis habitacional del período entreguerras generó la necesidad de diseñar viviendas en corto plazo y a bajo costo. La vivienda se convirtió entonces en un artefacto más de la realidad industrial, que debía responder a los principios básicos de los objetos industrializados: debía funcionar (Navarrete 2020).

En relación con una de sus primeras propuestas de vivienda mínima, que se remonta al año 1920, Le Corbusier escribe: "Casa en serie 'Citrohan' (por no decir Citroën). Dicho de otra manera, una casa como un automóvil, concebida y organizada como un autobús o el camarote de un barco. Las necesidades actuales de la función de habitar pueden definirse con precisión y exigen una solución. Es necesario actuar contra la vivienda antigua, que empleaba mal el espacio. Hace falta (necesidad real: precio de costo) considerar la vivienda como una máquina para habitar o como un objeto útil" (De Fusco, R. 1981).

Este principio funcionalista tuvo se puso en crisis en el décimo CIAM, de 1956 en Yugoslavia, con el protagonismo del TEAM X, quien introdujo al debate la necesidad psicológica del espacio incluyendo así una dimensión más profunda de la dialéctica hombre-sitio.

1 eMOTIONAL Cities es un proyecto de investigación financiado por el programa Horizonte 2020 de la Unión Europea, que busca comprender cómo las características físicas de las ciudades afectan la salud mental y el bienestar emocional de sus habitantes. El proyecto integra enfoques de neurociencia, urbanismo, psicología ambiental y big data para mapear respuestas emocionales a distintas configuraciones urbanas, aportando evidencia para el diseño de ciudades más saludables y emocionalmente sostenibles. https://emotionalcities-h2020.eu/.

En la actualidad este principio funcionalista sigue operando con fuerza. Para la toma de decisiones arquitectónicas y urbanas, los equipos construyen un 'programa de necesidades' como principal (y a menudo único) recurso para la toma de decisiones que involucran al espacio humano con la complejidad que esto conlleva.

Siguiendo esta línea, resulta bastante lógico preguntarse por el lugar que adquiere la ciudad como un paisaje sensorial, donde la experiencia integra una constelación de estímulos que modelan nuestra relación con el espacio. Peter Zumthor nos interpela cuando se pregunta: "*¿Cómo pueden proyectarse cosas con tal presencia, cosas bellas y naturales que me conmuevan una y otra vez?*" (1998). La emoción se muestra como un componente central de nuestra relación con el entorno construido, y la calidad sensorial del espacio puede potenciar o debilitar profundamente la vivencia urbana. También aquí podemos citar a Redondo y Fernández Rey (2010):

> *"Un factor importante que puede contribuir al rendimiento de la memoria es, sin duda, la naturaleza emocional de la información a recordar. La evidencia empírica apunta a que el recuerdo libre de estímulos (palabras, frases, fotografías) suele ser mejor si tienen contenido emocional negativo, o a veces positivo, que si son emocionalmente neutros".*

Para este estudio proponemos una metodología que considera la evaluación de múltiples paisajes sensoriales para comprender cómo estas dimensiones contribuyen a la formación de una experiencia urbana significativa. Y, aunque no esté aplicado en este trabajo, cabe mencionar que existen herramientas como el sistema IAPS *(International Affective Picture System)*, validado internacionalmente para evaluar respuestas emocionales a estímulos visuales, cuyo uso abre nuevas posibilidades para integrar la dimensión emocional al análisis urbano. Si bien en esta fase de la investigación nos hemos concentrado en métodos más accesibles y aplicables al contexto local -como encuestas in situ y escala Likert[2] -, reconocemos el potencial de incorporar metodologías más avanzadas y específicas en etapas futuras para enriquecer la comprensión de la experiencia de los usuarios.

Expuesto esto, el estudio toma como marco epistemológico la filosofía fenomenológica y como estrategia de validación empírica las Neurociencias, específicamente la Teoría de la Mente. Este enfoque teórico permite reconocer los estados mentales del otro, sus creencias, sus intenciones y sus deseos, que son claves para que podamos comprender su comportamiento y pensar el diseño de la ciudad en consecuencia.

Estas ciencias destacan en importancia para las disciplinas proyectuales porque permite explicar y predecir las intenciones, deseos y comportamientos de los seres humanos, de qué forma cada uno comprende el mundo, que no representa la realidad exacta, pero muestra qué significados utiliza el otro para interactuar.

La emoción en la comprensión del mundo.

Estudiar el comportamiento de la mente en respuesta a estímulos fenomenológicos no podría dar una evidencia acabada si no se tomara en cuenta la participación de la emoción. Zumthor plantea una inquietante pregunta para los procesos de diseño: "¿Cómo pueden proyectarse cosas con tal presencia, cosas bellas y naturales que me conmuevan una y otra vez?" (Zumthor, 2003: 11).

2 La escala de Likert publicada en 1932 por Rensis Likert, es una escala psicométrica comúnmente utilizada en las investigaciones de ciencias sociales que emplean cuestionarios. Es el enfoque más utilizado para ordenar por gradiente las respuestas en la investigación por encuestas, de modo que el término "escalas tipo Likert" se usa a menudo de forma intercambiable con "escala de valoración", aunque existen otros tipos de escalas de valoración.

A partir del cambio de paradigma antes mencionado, se ha producido un incremento exponencial en la investigación de la emoción, desde diferentes perspectivas disciplinares. Los espacios arquitectónicos, con sus diferentes atmósferas son capaces de provocar reacciones emocionales muy variadas. Pero al momento de buscar una evidencia empírica, no resulta fácil experimentar con personas, lo que además es legal y éticamente cuestionable. Para realizar investigación en el área de las emociones, es fundamental escoger una estrategia metodológica con estímulos apropiados para inducir de manera controlada estados emocionales específicos, sin consecuencias para los sujetos de experimentación. Estos estímulos pueden ser conjuntos de palabras, sonidos, imágenes, fragmentos de películas, textos, entre otros.

En términos netamente urbanos, distinguimos tres nociones cuya relevancia son el camino que se ha seguido en todo el desarrollo.

Imagen: La imagen de la ciudad no está simplemente presente, esperando nuestra comprensión. Más bien, encarna formas de representación: construye nuestra comprensión. La ciudad viene a nosotros en formas de envoltorios simbólicos que enmarcan la forma en que lo vemos.

Memoria: De qué manera nuestra ciudad habla de lo que hemos superado, ¿En qué medida El diseño urbano se involucra en un encubrimiento, una producción de historia falsa, una historia imaginada y pasado idealizado? ¿Cómo cuenta el diseño urbano los relatos de la historia y en qué medida? ¿Revela una multiplicidad de historias?

Genealogía. Lógicas del estado, de la necesidad y del mercado. Lo formal/informal. Lo central y lo periférico. Si bien la informalidad urbana no se define en términos de ilegalidad, plantea preguntas sobre el derecho a la ciudad – el derecho a transgredir los códigos formales de la ciudad.

Los procedimientos más próximos al diseño arquitectónico urbano y que son factibles de ser realizados en el contexto local, es el de visualización de imágenes y encuestas en los espacios públicos. Por otro lado, el uso de este recurso está avalado por el método científico. Diferentes investigaciones ponen énfasis en el impacto de las imágenes en el comportamiento de la mente. Redondo y Fernández Rey declaran que; un factor importante que puede contribuir al rendimiento de la memoria es, sin duda, la naturaleza emocional de la información a recordar. La evidencia empírica apunta a que el recuerdo libre de estímulos (palabras, frases, fotografías) suele ser mejor si tienen contenido emocional negativo, o a veces positivo, que si son emocionalmente neutros (2010).

Se pueden identificar dos sistemas de trabajo habituales: quienes toman las bases de datos con sus propios métodos de estudio y quienes utilizan conjuntos de imágenes propios adaptados a sus áreas de investigación concretas. Para esta investigación se considera conveniente la estrategia que combina los dos sistemas descritos, ya que por un lado es necesario el uso de un grupo de imágenes propias y adaptadas al campo de estudio en el cual se circunscribe el trabajo como es la arquitectura, mientras que por otro lado es necesario evaluar componentes emocionales y para ello el uso del sistema IAPS es una herramienta de medición apropiada porque está validada científicamente a nivel internacional.

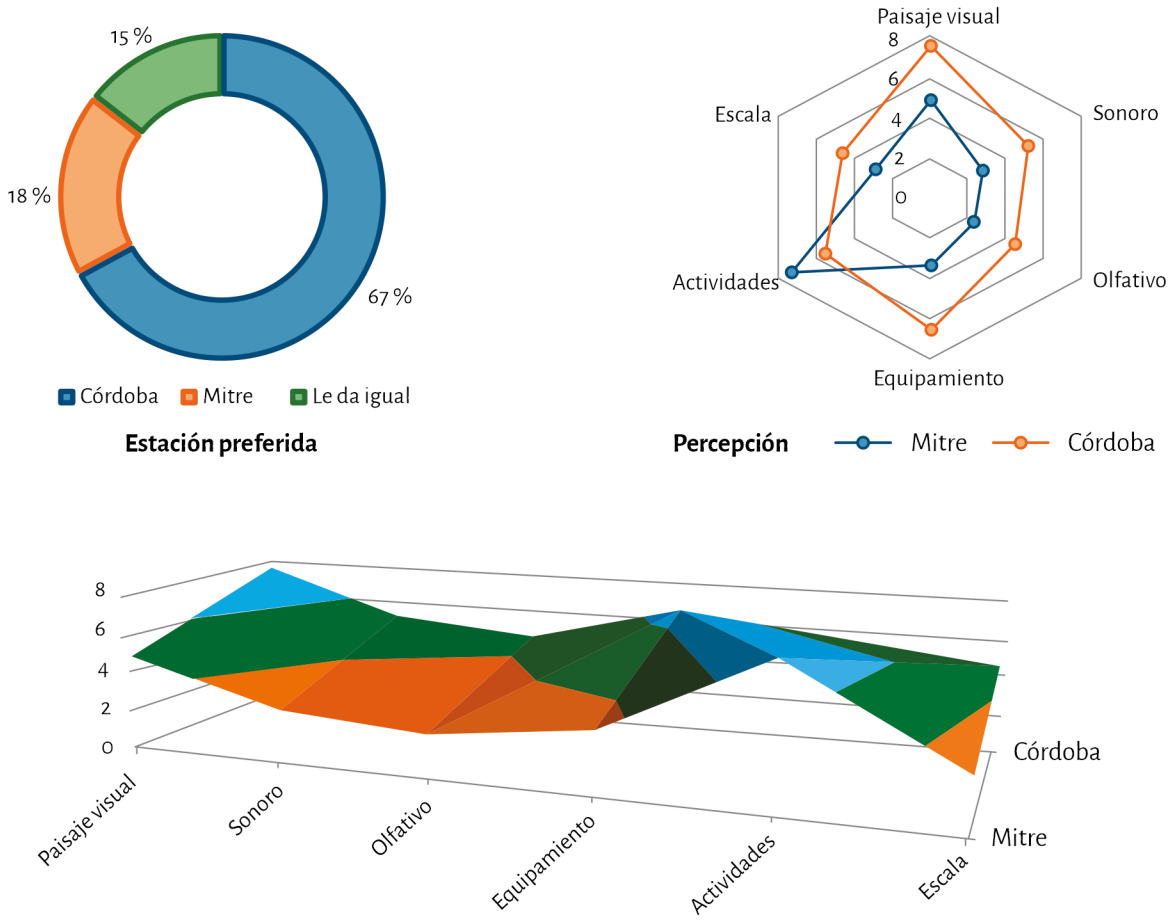


Figura 2. Datos relevados según: Estación preferida, percepción y superficie de percepción. Fuente: Elaboración propia.

Metodología y resultados preliminares

Con el objetivo de conocer la percepción de los usuarios de transporte público en San Juan, se decidió utilizar las dos estaciones de trasbordo de la Red TULUM, Mitre y Córdoba respectivamente, las cuales son punto de partida y llegada de prácticamente la totalidad de las líneas de la red. La selección de estos nodos se debe a que, además de lo explícito y, si bien su función es idéntica, su inserción en el grano construido de la ciudad es distinta condicionando el entorno, usos de suelo y diversidad de actividades.

Estación Mitre: eje institucional y alta densidad, usos de suelo administrativo, educacional.

Estación Córdoba. Eje institucional cultural. Espacios públicos verdes, comercial de baja densidad.

Se diseñó una encuesta estructurada con una serie de preguntas ágiles a realizar a personas que estén en espera de la unidad de transporte utilizando una escala Likert ampliada de 1 a 10.

El universo de muestra es grupo adolescente/adulto, usuario diario o frecuente del sistema de transporte público que realice transbordo en alguna de estas estaciones. La cantidad total de respuestas completas fue de 86, en 3 jornadas distintas.

Las preguntas van en torno a las preferencias de una estación sobre otra, a fin de develar las razones de esta. Se pide que puntúen del 1 al 10 las siguientes características del espacio.
A_ Paisaje visual
B_ Paisaje sonoro
C_ Paisaje Olfativo
D_ Comodidad de equipamiento
E_ Diversidad de actividades en el entorno
F_ Tamaño/escala del nodo

Los resultados preliminares, en relación a la puntuación obtenida de las encuestas sobre la estación y el entorno inmediato, permiten observar una primera apreciación en las diferentes variables propuestas.

Discusión y conclusiones

Según los datos preliminares que hemos recabado, se puede indagar sobre: ¿Qué es lo que realmente hace que una estación de transbordo se sienta como un "lugar", incluso que alguien lo sienta como un "buen lugar para estar" y no como un mero espacio de tránsito anónimo?

Esta pregunta nos acompañó durante las jornadas de relevamiento en las estaciones Mitre y Córdoba y; mientras observábamos el movimiento de los pasajeros, pudimos anotar impresiones que surgieron durante la observación, y que no hemos podido todavía procesar sistemáticamente para complementar el análisis. Advertimos desplazamientos rutinarios, pero también gestos que revelaban un vínculo más profundo con el espacio: personas que elegían determinados sectores para esperar, que buscaban orientarse hacia el sol o hacia zonas más tranquilas, que preferían la proximidad de ciertos equipamientos o la sombra de algún árbol cercano, la compañía o cercanía o soledad.

Estas pequeñas escenas cotidianas nos hicieron replantear el supuesto de neutralidad que muchas veces se atribuye a los espacios de movilidad. Lo que para algunos planificadores se concibe como espacios meramente funcionales, para los usuarios son contextos cargados de percepciones y micro-decisiones que configuran su experiencia diaria. La estación se transforma en un lugar vivido, donde el confort sensorial, la atmósfera del entorno y hasta los sonidos o aromas presentes inciden en la percepción general de calidad del servicio.

La preferencia manifestada por la Estación Córdoba frente a la Estación Mitre ilustra este fenómeno de manera elocuente. Los encuestados no solo valoraron la diversidad de actividades del entorno y la calidad del paisaje visual, sino que expresaron, de manera más sutil, una inclinación hacia una experiencia urbana más rica y estimulante. Este hallazgo dialoga directamente con los marcos teóricos que guían nuestra investigación: desde la fenomenología, leemos estas elecciones como una búsqueda espontánea de atmósferas significativas; desde las neurociencias, comprendemos que estos ambientes probablemente activan respuestas emocionales y cognitivas que influyen, de forma no siempre consciente, en las decisiones de los usuarios.

Hay una preferencia notable por la Estación Córdoba frente a la Estación Mitre, y han surgido muchas preguntas sobre esto. Creemos que lo que los encuestados valoraron, no fue únicamente la cantidad de actividades cercanas o la calidad del paisaje visual, sino algo más difícil de medir, pero que se hace evidente cuando se observa de cerca: la sensación de estar en un lugar más estimulante, más conectado con las dinámicas de la ciudad en cualquier momento del día, con más espacio público.

Esas respuestas, que a veces aparecían de forma explícita y otras casi entre líneas, refuerzan lo que venimos pensando a lo largo de este trabajo. Desde la fenomenología, podemos entender esta preferencia como una búsqueda casi natural de ambientes que nos hagan sentir bien, que nos hablen de la ciudad que habitamos. Y desde las neurociencias, sabemos que esos espacios están activando emociones y percepciones que, aunque no siempre seamos del todo conscientes de ellas, terminan influyendo en nuestras elecciones cotidianas.

Somos plenamente conscientes de las limitaciones de esta primera aproximación. Nuestra muestra, si bien anticipa resultados interesantes, es aún restringida. El recurso metodológico utilizado -la encuesta perceptual estructurada-, permitió captar tendencias generales y tener un panorama claro, aunque general, de las preferencias de los usuarios. Es evidente que queda aún una gran cantidad de información por obtener, sim embargo, lejos de desalentar nuestro enfoque, nos impulsan a proyectar futuras etapas de investigación que integren herramientas más complejas: desde mapas afectivos hasta tecnologías de biometría urbana, eyetracking, MRIs, que puedan enriquecer la lectura de la experiencia del usuario.

La vivencia del trabajo de campo, las respuestas recogidas y las observaciones in situ nos permiten advertir con cierta claridad que los espacios de transbordo efectivamente pueden ser entendidos en términos de oportunidad para generar lugares que no solo faciliten el desplazamiento, sino que construyan sentido urbano y emocional:

a. ¿Cómo proyectar nodos de movilidad que tengan “resonancia emocional”?
b. ¿Qué lugar debe ocupar la experiencia sensible en los criterios de diseño de infraestructuras públicas?

Estas no son preguntas de cierre, sino de apertura. Preguntas que nos empujan a mantener la investigación en movimiento. Este trabajo, que empezó como una indagación sobre estaciones de la Red Tulum, hoy parece proyectarse hacia un horizonte más amplio: entender cómo la infraestructura de transporte puede convertirse en arquitectura de la experiencia urbana, contribuyendo a la construcción de ciudades que no solo se recorran, sino que se sientan, se disfruten y se vivan plenamente.

La curiosidad que nos trajo hasta acá sigue intacta. Y será esa misma curiosidad la que nos guíe en las próximas etapas de este camino.

Referencias bibliográficas

Augé, M. (2000). *Non-Places. Introduction to an Anthropology.* Nueva York - Londres: Verso.

Cola, C. (2019). *El tiempo de viaje como variable crítica para la planificación del transporte públicao masico y el desarrollo urbano.* La Plata, Argentina: UNLP.

Ellard, C. (2018). *Places of the Heart: The Psychogeography of Everyday Life*. Londres: Blumen.

Fernández-Rey, J. F. (2010). *Procesos psicológicos básicos II. Manual y cuaderno de prácticas de memoria y lenguaje.* Madrid: Pirámide.

Goldhagen, S. (2017). *Welcome to Your World: How the Built Environment Shapes Our Lives.* Nueva York: Haper.

Pallasmaa, J. (1996). *Los ojos de la piel.* Barcelona: Gustavo Gilli.
PhD., Francisco Varela (2001). *El Fenómeno de la Vida*. Santiago de Chile: Dolmen.
Schulz, Christian. N. (1980). *Existencia, Espacio y Arquitectura*. Barcelona: Blume.
Zumthor, P. (1998). *Pensar la Arquitectura.* Barcelona: Gustavo Gilli.